

ЖАДРЫ ВЕРФЯМ

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 8-9 (2431-2432)
АПРЕЛЬ 2010 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

К НАМ ПРИШЛО «ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ»

Открытие «Весны на Лощманской» в этом году началось с трагической ноты – минуты молчания в память о погибших в трагедиях, произошедших в московском метро.

«Глобальное потепление» – девиз нынешнего фестиваля. И, словно заранее узнав об этом, потепление (не глобальное) пришло в конце первого весеннего месяца в наш город. Вопреки пессимистическим прогнозам, Петербург так и не уподобился Венеции. Улицы из-за таяния снега, как некоторые опасались, не превратились в каналы, что не позволило провести любимый фестиваль... на лодках. А жаль – потеряли возможность лишней раз подтвердить «водный» статус нашего вуза.

Уже стало привычным рассказывать о непростом, кропотливом труде, волнениях, переживаниях, сомнениях, сопровождающих все выступления и, в особенности, подготовку к ним. Сколько усилий затрачивается на то, чтобы потом в течение нескольких минут раскрыть разнообразные умения и таланты!

Хорошо известно и то, что эмоции, искренность и вдохновение трудно адекватно оценить баллами – только аплодисментами благодарных зрителей. В очередной раз – спасибо всем участникам за красочное зрелище.

В праздничной, торжественной обстановке все стремятся пред-



ставить себя с лучшей стороны. Но почему-то в обычной, повседневной жизни порой об этом забывают.

Всегда ли помнят наши студенты о том, что им посчастливилось учиться в университете со славной историей и давними традициями? Или – только во время фестивальных представлений своего факультета? Гордятся ли они званием «студент-корабель»?

Хочется верить, что это именно так. И что не глобальное, а хотя бы простое потепление в человеческих отношениях сумеет растопить лед в душах и сердцах!

Екатерина СУДАКОВА
Фото Артёма ГОРШЕНИНА

НАШИ СТУДЕНТЫ В ЛОНДОНЕ



После посещения British Petroleum

В первой половине марта группа студентов и аспирантов СПбГМТУ побывала в Великобритании по приглашению Оргкомитета международной выставки «Oceanology International-2010». На выставке, проходившей в лондонском выставочном центре ExCel в Docklands, группа провела целый день, ознакомившись с последними достижениями в области развития автономных и телеуправляемых подводных аппаратов, систем навигации и подводной связи, сканирования морского дна и промышленной экологии и т.д. Здесь же состоялась встреча со студентами английских морских инженерных вузов, которая продолжилась в Институте морского инжиниринга, науки и технологии. Кроме того, в ходе визита в Великобританию студенты посетили офисы корпорации British Petroleum в пригороде Лондона Sunbury, где специалисты корпорации сделали сообщения о ее деятельности в области освоения Мирового океана. Интересным было и посещение знаменитого британского классификационного общества Lloyd's Register of Shipping, где группа прослушала лекции об истории и деятельности Регистра. Финансовая поддержка поездки осуществлялась по линии ректората, профкома студентов, ОАО «Адмиралтейские верфи» и компании AVEVA.

К.В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ,
проректор по международным связям, профессор

В МАРТЕ ЭКВАТОР ПРОХОДИТ ПО БАЛТИКЕ

В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете 18-19 марта прошла Первая межвузовская научно-практическая молодежная конференция «БАЛТИЙСКИЙ ЭКВАТОР». Участниками конференции стали студенты, аспиранты, а также молодые ученые и специалисты 12-ти вузов, в том числе – девяти петербургских, ряда фирм и государственных учреждений.

Направлениями конференции были охвачены эколого-правовые, технические и гуманитарные аспекты безопасности морской деятельности в Балтийском регионе. Тематика докладов – весьма широкая, от проблем пиратства (есть на Балтике и такое!) до вопросов проводки судов во льдах. Последнее оказывается тем более актуальным в связи с недавними событиями, когда около 50-ти судов было затерто льдами у берегов Швеции.



Балтика, такая, казалось бы, маленькая и знакомая, является неисчерпаемым источником проблем. Пожалуй, никакой другой водоем не сравнится с Балтийским морем и его бассейном. Политические и экономические вопросы взаимодействия стран,



имеющих выход к Балтике – вечный клубок противоречий. При этом свои интересы в Балтике пытается соблюсти добрая половина Европы.

Строительство газопровода «Северный поток» и терроризм, яхтинг в шхерах Балтики и гидродинамика скоростных судов, наследие войн ушедшего века в виде залежей морского оружия и экономика туризма – все это прозвучало на конференции. Львиная доля участия в конференции остается за профильными вузами: Корабелькой, университетом водных коммуникаций, Гидрометом. Однако весьма серьезно работают над проблемами Балтийского региона молодые ученые и другие

университетов: РГПУ им. Герцена, Политеха, университета МВД и других.

Форум получился весьма представительным, собрав более ста участников. Приятно, что ряд работ имеет практическую реализацию. Идеи и разработки молодежи привлекли и немалую аудиторию «взрослых» специалистов. Конференция получилась увлекательной, особенно ее секции, прошедшие на борту легендарного ледокола-музея «Красин».

Помимо волнения и сувениров, участники получили возможность уникального общения, завели полезные знакомства, объективно оценили свои достижения. Конференция выходит за рамки проблем только Балтийского региона и, возможно, в будущем явится аккумулятором идей молодых ученых для развития России как морской державы.

По материалам
газеты «Метро»
Фото Артёма ГОРШЕНИНА

Благотворительная организация Регистр Ллойда

Посещение головного офиса Lloyd's Register of Shipping (LRS), основанного в 1760 году, было одним из этапов нашего визита в столицу Англии – Лондон. Неопишем момент, когда наша группа подошла к золотой табличке с выбитым названием LRS. Вот он, знаменитый Ллойд! Это бренд, который на слуху у каждого корабеля. Необычно и на мое удивление гармонично вписывается в комплекс зданий LRS устремленная вверх стеклянная башня во дворе старинного здания. Впрочем, все современные вы-

сотки Лондона вполне вписываются в облик старинного города.

Было приятно осознавать, что вместе со своими коллегами знакомил нас с предприятием выпускник Корабельки Константин Петров, начальник отдела по международным делам LRS.

Стеклянная высотка соединена со старинным зданием, и абсолютно не чувствуется их граница. Повсюду представлены модели кораблей, построенные под классом LRS, и символика компании.

(Продолжение на стр. 2)



На подступах к Морскому регистру Ллойда
(71 Fenchchurch, London)

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РЕГИСТР ЛЛОЙДА

(Окончание.

Начало на стр. 1)

Нас провели в аудиторию, похожую на маленький кинотеатр, где рассказали об истории LRS. Один из докладчиков построил свое повествование так, что и нам пришлось продемонстрировать свои знания. Mr. Papadakis задавал вопросы, благодаря чему завязалась дискуссия. Наши ответы он подытожил одним словом: «Perfect!».

Меня поразило, что LRS является благотворительной организацией, которая, согласно своей организационно-правовой форме, не платит налоги.

Нас проводили по парадным залам и лестницам старинного



В зале заседаний Морского Регистра Ллойда

здания. Там каждая скульптура, каждая стена и картина дышит историей.

Нам посчастливилось побывать и в святой святых Регистра Ллойда – The General Committee Room. Это зал заседаний высшего руководящего состава LRS. Двустворчатые входные двери зала сделаны из красного дерева, мебель – также из красного дерева, колонны – из красного мрамора. Потолок разбит на зоны и украшен фресками. Каждая фреска соответствует знакам зодиака.

Посещение «сердца» первого классификационного общества с такой богатой историей и традициями не может оставить рав-

нодушным человека, любящего корабли, флот и морскую стихию. И все-таки для меня Lloyd, несмотря на его консерватизм, – гуру в области классификации судов и морской техники. Головной офис МАКО (международная ассоциация классификационных обществ) находится в Норвегии. Его мне удалось посетить во время двухнедельной прошлойгодней стажировки в университете BI Norwegian School of Management.

Надеюсь, что головной офис Lloyd's Register of Shipping – далеко не последнее представление МАКО, в котором посчастливилось побывать.

Виталий ХАНУХОВ

К НАМ ОТНЕСЛИСЬ СЕРЬЕЗНО

С наступлением весны все активизируются, а студенчество Корабелки – особенно. Одним из примеров является деловая поездка группы молодежи нашего вуза в Лондон, где посетили предприятия и фирмы, с которыми сотрудничает наш университет. Самым ярким моментом стало участие в международной выставке по океанологии «Oceanology International-2010». Представляем впечатления студентов и аспирантов факультета Кораблестроения и океанотехники.

На выставке был широкий спектр компаний, представляющих многие страны мира. Некоторые из них располагались группами, объединенными одной тематикой. Особое внимание мы уделили крупным компаниям, таким как: Argus Gesellschaft fuer Umweltmesstech MBH, Ashtead Tehnology LTD, Delft University of Technology, Dutch Ocean Group, Geo Marine Survey Systems...

Обширный стенд был представлен компанией Applied Acoustic Engineering LTD, которая занимается разработкой и производ-

дали нам «веса», что играло определенную роль в общении с представителями фирм и организаций: к нам отнеслись серьезно, так как принимали за важных персон.

Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG Research Department представляла несколько научно-исследовательских судов. Больше всего запомнилось «Maria S. Merivan», так как оно было предназначено для использования в северных широтах и имело ледокольные обводы, что актуально для России.

Neptun Iceland представила два

исследовательское судно. Считаем это оптимистичной ноткой, но на общем фоне это капля в море, тем более это судно строится на замену, а не в дополнение к исследовательскому флоту России. Нельзя терять такие уникальные суда космической связи, как «Космонавт Юрий Гагарин», который готов к разделке на Украине. Материалы выставки оказались для нас полезными, возможно, мы их используем при подготовке бакалаврских работ.

Виталий ХАНУХОВ, Артём КОСТЮКОВ, студенты ФКО

На стенде компании Teledyne Webb Research (D100), разрабатывающей современные средства для мониторинга океана, был представлен автономный подводный аппарат (AUV) глайдер «Slocum Glider», предназначенный для дистанционного изучения, наблюдения и исследования Мирового океана.

К моменту проведения выставки «Slocum Glider» успешно прошел испытательное плавание через Атлантический океан на расстоянии 4 500 миль и продолжительностью семь месяцев и прибыл из США в Испанию, что является первым в истории трансокеанским плаванием автономного подводного аппарата.

Глайдер использует силу плавучести для создания тяги и вследствие этого обладает большой дальностью и автономностью, поэтому он является наилучшим средством для исследования характеристик толщи воды. «Slocum Glider» может быть запрограммирован на автономное патрулирование заданного района, с периодическими всплытиями для отправки собранной информации при помощи спутниковой связи и получения новых инструкций, что обеспечивает гораздо более низкую себестоимость его эксплуатации по сравнению с гидрографическими судами.

На стенде компании Schilling Robotics Ltd (G505), занимающей 90% рынка манипуляторов, устанавливаемых на ROV для нефтегазовой отрасли, был представлен действующий тренажер для



На борту тральщика королевского Военно-морского флота

назера воспроизводит реальные пульсы управления ROV, что позволяет осуществлять обучение (как начальное ознакомление, так и оттачивание навыков опытных операторов), не подвергая опасности персонал и оборудование.

Тренажер в реальном времени воспроизводит трехмерную визуализацию изображения с камер, работу сонара, обход препятствий, управление манипуляторами, а также факторы окружающей среды, такие как воздействие течения и мутность воды.

На стенде Triton Group (F400), международной группы компаний, поставляющей подводные технологии и услуги для нефтегазовой и других отраслей, были представлены подводные аппараты, разработанные ее подразделениями.

Тяжелый глубоководный управляемый подводный аппарат (ROV) Triton XLS, разработанный компанией Perry Slingsby Systems, в настоящее время существует в 60-ти экземплярах, и, таким образом, является наиболее коммерчески успешным из современных тяжелых ROV. Аппарат имеет стандартную глубину погружения 3 000 м и грузоподъемность 3 000 кг (включая 250 кг груза помимо стандартного оборудования) и управляется восемью поворотными двигателями, создающими тягу в 1 000 кг. Такие характеристики позволяют аппарату служить платформой для

пы, SUB-ATLANTIC, представил компактный ROV Mojave с глубиной погружения 300 м и полезным грузом 18 кг.

На стенде компании All Oceans Engineering Ltd (E505) был представлен управляемый подводный микроаппарат AC-ROV, коммерчески наиболее успешный из представленных на мировом рынке. Он предназначен для осмотра подводных сооружений, его размеры позволяют, в частности, осматривать изнутри трубы диаметром от 20 см.

Компания Kongsberg Maritime Ltd (E600) – один из лидеров рынка в области динамических систем



Презентацию Корабелки делает Михаил Чемоданов

тем позиционирования, систем наблюдения, спутниковой навигации и гидроакустики.

Подразделением Hydroid Inc., разрабатывающим автономные подводные аппараты, был выставлен компактный аппарат REMUS 100, имеющий максимальную глубину погружения 100 м. В настоящее время REMUS 100 является наиболее распространенным AUV, среди применяемых в прибрежной зоне и суммарное время работы аппаратов этой модели составляет много десятков тысяч часов.

Подразделением GeoAcoustics Ltd было представлено гидролокационное оборудование GeoSwatch для акустического сканирования дна с привязкой к географическим координатам. Кроме того, на стенде было представлено семейство универсальных систем позиционирования Seapath, применяемых на буровых платформах, судах и подводных аппаратах.

Иван ШЕВЧУК, студент ФКО Сергей ТАРАСОВ, аспирант ФКО



На выставке «Oceanology International-2010»

ством оборудования для подводной навигации, приборами для определения сейсмической активности моря. На стенде были представлены новые разработки компании, такие как USBL системы слежения и Easytrak – анализ морского дна.

Оригинальный стенд представила французская компания Ashtead Technology, разрабатывающая высокоточные системы для определения положения судна в процессе проведения различных работ в море: дноуглубительные работы, гидрографические исследования, батиметрия...

Представители компаний проявили большой интерес к молодым российским специалистам. Компания Atlas Seistech LTD, занимающаяся подбором специалистов в области морских технологий, предложила большую клиентскую базу и готова обеспечивать связь между специалистами и заказчиками.

Высокотехнологичные разработки в области исследования шельфа представила голландская группа компаний Dutch Ocean Group.

Очень впечатлило посещение британского минного тральщика HMS Cattistock, на котором нам провели экскурсию офицеры Британского военно-морского флота.

Анастасия ЗУБОВА, аспирантка ФКО

Костюмы и галстуки, в которые мы облачились, сразу при-

своих исследовательских судна, рассказала об экспедициях. Несмотря на то, что суда старые (порядка 20-ти лет), после переоборудования они и сейчас в высокой степени функциональной готовности.

Поразили океанографические суда шведской Intertek, исследовательские суда Ирландии, Франции, Голландии... Интересны компоновочные и функциональные решения различных судостроительных школ. У кого-то акцент сделан на шельфовую разведку с перспективой разработки нефтегазовых месторождений, у французов же наоборот – акцент на исследование океана, его биомассы, поиск затонувших судов.

Кстати, французские ученые компании ECA сделали уникальную минисубмарину ALISTER, на которой установлены все существующие в мире датчики, причем все датчики могут работать одновременно.

На выставке были стенды с альтернативными источниками энергии: энергия волн, ветровые установки и солнечная энергия.

Зарубежная научно-исследовательская, гидрографическая и космическая деятельность ведется давно и сегодня французские, немецкие и голландские судостроители и ученые являются лидерами в этих секторах.

Что касается нашего судостроения, то со ступеней заводов исследовательские суда сходили лет 20 назад. Недавно на «Адмиралтейских верфях» заложили



Перед посещением Института морского инжиниринга, науки и технологии

обучения операторов тяжелых подводных аппаратов производства этой компании.

Аппаратное обеспечение тре-

большинства видов оборудования нефтегазовой отрасли.

Другое подразделение груп-

ЗИМНЯЯ СВЕЖЕСТЬ



«WINTER F.R.E.S.H.» Friendship. Relations. Education. Science. Humanity

На базе нашего университета в феврале прошел образовательный курс «Winter F.R.E.S.H. – 2010». Активисты международной молодежной комиссии профкома студентов долго готовились к тому, чтобы тепло принять гостей из вузов-участников пространства Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). ШОС, основанная в 2001

Одновременно в пяти вузах Калининграда, Екатеринбурга, Красноярска, Караганды, как и у нас в начале февраля в период студенческих каникул кипела работа – прошли аналогичные мероприятия. В эти вузы были направлены наши студенты для участия в работе по созданию проектов для дальнейшей работы Ассоциации. В Екатеринбурге была разработана программа академического обмена в пространстве ШОС, в Калининграде – проект «Ян-

У каждой команды было свое понимание задач, которые перед ними поставили организаторы. По завершении этих прекрасных и интересных дней можно сделать выводы: студенчество живет, развивается, учится, активно участвует в политической и культурной жизни не только вуза, но и страны.

Образовательный курс – это отличная площадка для рождения новых проектов, идей и дружбы не только вузов, городов, но и стран. Это отличный способ для развития культурного и интеллектуального потенциала. Ребята из Казахстана познакомили нас со своей культурой, традициями и обычаями.

Замечательно, когда студенты из разных городов, стран, обладающих особыми культурами, вместе, когда смешиваются языки, акценты и студенческие сленги. Мы все – такие разные, но все-таки мы вместе!

Студенты Уральского федерального университета (Екатеринбург)

году, является постоянно действующей межправительственной международной организацией. Ее членами являются Россия, Китай, Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан.

В рамках этой организации действуют также и молодежные объединения. Ярким примером такого объединения является «Ассоциация студенческих организаций вузов стран ШОС (АСОВ ШОС)». Одним из учредителей этой молодежной Ассоциации является Профсоюзная организация студентов нашего вуза.

Ситуации иногда ставили в тупик, но, по условиям, нужно было как-то выкручиваться. Интересно было обсудить проблемы студенчества. Благодарим всех ребят, особенно организаторов.

Студенты Российского государственного университета им. Канта (Калининград)

тарный берег ШОС», в Красноярске был полностью проработан проект «Summer F.R.E.S.H.», а в Караганде были обсуждены вопросы создания информационного пространства Ассоциации (сайта АСОВ ШОС).

Целью образовательного курса является повышение уровня студенческой мобильности, представление студентам новой интересной информации о вузах-участниках Ассоциации и создание при помощи этого единого информационного пространства между вузами-участниками Ассоциации, появление интереса к культуре и традициям стран-участниц ШОС.

В Петербурге ребята познакомились с нашим вузом и его уникальностью, побывали на «Адмиралтейских верфях», поучаствовали в решении инженерных задач.

За эти семь дней ребята успели познакомиться с культурой нашего города, рассказать о своем городе и вузе, разработать проекты по дальнейшему сотрудничеству в Ассоциации. В рамках образователь-

ного курса для участников были организованы интеллектуальные игры и тренинги: ролевая игра по проектированию, тренинги на сплочение, игра «К барьеру». Оргкомитет образовательного курса сделал всё для того, чтобы его участники смогли в полной мере проявить лидерские качества и поделиться мыслями и идеями по развитию студенческого самоуправления и международного студенческого сотрудничества.

Самым ярким был проект «Особенности национальностей ШОС», который сейчас уже готовится к реализации профсоюзными организациями студентов двух вузов: нашим и Уральским федеральным университетом.



Проект «Особенности национальностей ШОС» необходим для того, чтобы ознакомить студентов с особенностями культуры стран ШОС, для увеличения числа членов Ассоциации, для развития волонтерского движения, а также воспитания студенческих лидеров ШОС. Он направлен на развитие образовательного и интеллектуального уровня студентов. Осуществление этого проекта укрепит международные молодежные связи.

У студентов пока еще нет полного представления о странах Шанхайской организации сотрудничества. Именно поэтому и был разработан проект «Особенности национальностей ШОС», направленный на развитие Ассоциации.

Модель проекта: студенты страны, в которой находится вуз + студенты-иностранцы этого же вуза = декада страны в вузе.

Игра «К барьеру» дала нам возможность поговорить на актуальные темы, а точнее, мы обсудили проблемы коррупции, цены и качество питания в столовых, скудных «пар» и многое другое. Эти насущные темы не оставили равнодушным никого, затронули каждого. Тем самым любой участник мог высказать свое мнение по этому поводу. Очень понравилась игра «Италия», благодаря которой мы полностью погрузились в общее дело и осознали все плюсы и минусы создания совместного проекта, прошли его согласование с «руководством» вуза. Мы узнали тонкости и особенности оформления деловых бумаг, последствия и результаты «походов» к юристам, спонсорам, проректорам.

Студенты Карагандинского государственного технического университета (Казахстан)



- Создание международного студенческого словаря сленгов.
- Создание или развитие международной комиссии в профкоме вуза.
- Проведение он-лайн конференций, тренингов, лекций с участием студентов вузов других городов.

Аналогом этого проекта является организация года России в Китае (2006 год) и года Китая в России (2007 год). Проведение национальных годов привело к усилению двустороннего сотрудничества и контактов на высшем уровне. Совместными усилиями было проведено более пятисот масштабных и запоминающихся мероприятий, выполнены 13 больших культурных проектов государственного значения.

Подводя итоги проведенной в нашем вузе недели, следует отметить, что она была насыщенной и богатой

Благодарим создателей курса «Winter F.R.E.S.H.», который помогает наладить международные и межрегиональные связи между студентами, а также осуществить культурный и научный обмен. Кроме того, выражаем благодарность профсоюзной организации студентов Корабелки за такой теплый и дружеский прием. Оргкомитет разработал отличную программу, позволяющую не только попробовать себя в роли разработчиков проектов, научиться работать в команде, раскрыть свой творческий потенциал, поделиться методами работы нашей профсоюзной организации и получить полезную информацию о работе других, но и посетить выдающиеся места Петербурга.

Студенты Сибирского государственного технологического университета (Красноярск)

Задачами этого проекта являются:

- Обмен опытом между студентами.
- Познание обычаев и традиций.
- Привлечение иностранных студентов к внеучебной деятельности.
- Расширение лингвистического кругозора.
- Развитие командных качеств.
- Подготовка к студенческому обмену.
- Разработка и внедрение СМИ.

впечатлениями как для участников, так и для организаторов. Мы уверены – нас ждет еще не одна встреча, ведь за время образовательного курса были созданы замечательные проекты, появилось множество идей и замыслов.

Нас всех ждет «Summer F.R.E.S.H.», участниками которого может стать любой из студентов Корабелки.

Модель организации образовательного курса правлением Ассоциации была признана перспективной. Планируется, что в будущем каждый февраль вузы-участники Ассоциации, в том числе и Корабелка, будут проводить аналогичные обмены. Со временем число вузов и стран участниц ШОС, вовлеченных в этот проект, будет увеличено.

Надия ЧУКАНБАЕВА, Алёна КОРОБЕЙНИК

СТИЛЬНО, МОДНО, МЕЖДУНАРОДНО!

Вот уже почти четыре года в Первичной профсоюзной организации студентов Корабелки работает Международная молодежная комиссия (ММК). Комиссия была создана с целью поддержки развития международного сотрудничества с иностранными вузами, а также привлечения к научной и культурной жизни университета иностранных студентов и аспирантов нашего вуза.

Комиссия занимается поиском программ по сотрудничеству с вузами-партнерами из других стран; содействует кафедрам университета в проведении международных семина-

ров и конференций; развивает и занимается продвижением программ студенческого обмена; готовит и технически обеспечивает проведение официальных встреч, переговоров на международном уровне...

Помощь в реализации проектов ММК оказывают проректор по международному сотрудничеству в области науки и образования нашего университета К.В. Рождественский, декан факультета иностранных учащихся (ФИУ) Л.А. Патрашева и отдел международных связей.

Внеучебная работа с иностранными студентами и аспирантами является объектом постоянного внимания нашей комиссии. Приезжая учиться к нам, они хотят получать не только знания, но и стремиться к новой культуре, новым людям, новым коммуникационным возможностям. У нас участвуют студенты из Казахстана, Китая, Индии, Малайзии, Украины, Белоруссии, Эстонии, Вьетнама, Мьянмы. И надо сделать так, чтобы им было интересно и комфортно в нашем университете.

С начала 2009 года мы всерьез занялись творчеством студентов-иностранцев. Безусловно, студен-

ты из стран СНГ без проблем подключаются к общественной жизни университета, а вот студентам из дальнего зарубежья требуется наша поддержка.

В ноябре 2009 года мы поучаствовали в творческом городском многонациональном фестивале «Золотая осень», где наши студенты из Мьянмы стали лауреатами.

Декабрь также порадовал наших иностранных друзей двумя интернациональными событиями, организованными профкомом студентов – это конкурс «Мистер Корабел», в котором третье почетное место занял студент-магистр из Мьянмы Со Ба Ньюар, и интернациональный новогодний вечер. В «International-огоньке» участвовали студенты из Китая, Казахстана, Мьянмы, Индии и России. Ребята не только приготовили на новогодний стол национальные блюда своих стран, но и творческие подарки.

В феврале мы провели культурно-образовательный курс «Winter F.R.E.S.H.» среди студенчества технических вузов стран-участниц Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

С наступлением весны наши сту-



денты из Мьянмы приняли участие в ежегодном фестивале «Вечера восточной поэзии» в Университете профсоюзозов.

В мае по согласованию с деканом ФИУ наши иностранные студенты примут участие во Всероссийском конкурсе-смотре научных и творческих работ иностранных студентов и аспирантов вузов РФ.

На ближайшую перспективу мы запланировали:

1. Реализация проекта «Недели национальностей в СПбГМТУ» – сентябрь-декабрь.
2. Реализация проекта «Вагон ШОС» – ноябрь.

3. Создание творческого интернационального коллектива – сентябрь-октябрь.

4. Экскурсионные туры по Петербургу для иностранных студентов – сентябрь.

Необходимо отметить, что на этапе подготовки и разработки проектов самым важным фактором всегда становится именно энтузиазм активистов ММК, их готовность к активным действиям, динамичность, мобильность и креативность.

Нас можно найти: <http://vkontakte.ru/club4071860>

Активисты ММК



ВЫПУСК 1960 ГОДА



Первый Новый год в Ленинграде

По-настоящему бурное развитие кораблестроения в нашей стране началось в 50-е годы. Именно тогда правительством была поставлена задача: в пять раз увеличить выпуск кораблей. Это были фантастические темпы. Сорок лет – от 50-х до 90-го года – это время, когда наш выпуск полностью реализовал свои возможности.

Директора заводов, КБ, НИИ, главные конструкторы проектов, профессора вузов, работники министерств и просто рядовые сотрудники – все мы были в расцвете творческих сил.

Соответственно, набор 1954 года был особым. На первый курс Корфака приняли 350 человек,

причем 40% студентов составляли медалисты. Одна группа была полностью укомплектована медалями. Конкурс доходил до 3-х человек на место, часть абитуриентов была зачислена кандидатами. Вот это был набор!

Во время учебы стипендию с тройками не давали, поэтому все учились очень напряженно. Отсев был минимальным. Институт окончили 311 человек.

О том, как наш институт вырос в годы подъема судостроения, можно судить по таким цифрам:

1) за все время существования отделения, а затем факультета Кораблестроения в составе Политехнического института (30 лет) было выпущено 250 инженеров;

2) с 1930 года, когда был образован ЛКИ, до 1950 года было выпущено 1 800 инженеров;

3) в 1960 году только на Корфаке было выпущено 311 инженеров, а всего в институте – около 1000 инженеров;

4) с 1950 года по 1970 годы, когда осуществлялись самые крупные наборы студентов, институт выпустил примерно 20 000 инженеров, т.е. в 10 раз больше, чем за все предыдущие годы.

Вот это был настоящий расцвет судостроения и нашего института!

От всей души поздравляю друзей со знаменательной датой – 50 лет выпуска. Желаю всем здоровья и счастья! И чтобы нам встретиться и в 55 лет и в 60, а дальше, дальше как получится!

Рудольф БОРИСОВ

Анатолий АВЕРБУХ

ВЫПУСКНИКАМ ЛКИ 1960 ГОДА

Срок большой. О годах

не жалею,

Разверни жизнь-дорогу назад.

Ждет тебя сотня добрых

друзей,

Ждет тебя Петербург-

Ленинград.

Оторвись от забот и от дел,

Вспомни юность и старый

маршрут.

Это наш юбилей, корабел,

И на Лоцманской наш

институт.



Отдых после работы на возведении детского сада. Весна 1955 года, Ленобласть. Стройотряд



Студенты ЛКИ на военных сборах. Февраль 1959 года. Мурманская область

Татьяна МОШКОВА (Абрамова)

Настоящая жизнь начинается
после 50-ти лет.

Ф.М. Достоевский

Я не верю, что мы постарели!
Так же трогают лаской своей
Юный лес, соловьиные трели,
Так же молоды лица друзей.

Может, зеркало выдаст:

за что же

Уступают мне место в метро?
«Ты всё та же и даже моложе!»
Подмигнет отраженья хитро.

Те ж пристрастья, ошибки

всё те же!

Только, если приходится вдруг,
Осуждаем и мягче, и реже,
С грустным юмором глядя

вокруг.

Мы не стары, мы в самом

расцвете!

И назло математике дней
Пусть завидуют, радуясь, дети
Мудрой юности мамы своей!



Осень, 1955 год. Студенты ЛКИ на заготовке сена

(Окончание.
Начало в номере 3-4)

Следующий корабль, получивший славное имя «Полтава», был построен в 1741-1743 году в Архангельске строителем Качаловым. Главные размеры: длина по верхней палубе – 47,4 м; ширина по мидельшпангоуту – 12,7 м; глубина трюма – 5,5 м. Имел вооружение 66 пушек калибра от шести до 24 фунтов, в боях не участвовал, разобран в Кронштадте в 1755 году.

Третья «Полтава» была заложена 28 апреля 1753 года также в Архангельске строителем И.В. Ямсом. Прототипом для этого корабля послужила предыдущая «Полтава». Он имел те же главные размеры и вооружение. В июне-октябре 1754 года был переведен из Архангельска в Кронштадт. Корабль принял участие в Семилетней войне (1757 – 1763 гг.), после ее завершения в море не выходил. 30 апреля (11 мая) 1770 года во время стоянки в гавани Кронштадта «Полтава» накренилась на левый борт и не затонула только по причине малой глубины. После двухдневных спасательных работ по выкачиванию воды из корпуса корабля, завершившихся неудачей, «Полтава» легла на грунт. Позднее корабль был разобран.

Четвертая 110-пушечная «Полтава» была спущена на воду 2 июля 1808 года на верфях Херсона строителем Суворовым. В 1809 году была переведена из Херсона в Севастополь. Корабль принял участие в войне с Турцией 1806 – 1812 годов. В составе эскадры контр-адмирала А. А. Сарычева в 1810 году «Полтава» крейсировала в Черном море. В июне-августе 1811 года линейный корабль «Полтава» во главе эскадры под флагом вице-адмирала Р.Р. Галла выходила в крейсерство в район Варна – мыс Калиакрия. В 1812 году «Полтава» находилась в Севастополе, на корабле велось обучение экипажа. После 1812 года корабль в море не выходил. В 1832 году в Севастопольском порту линейный корабль «Полтава» был разобран.

Пятый по счету 84-пушечный корабль «Полтава» построил в 1829 году в Петербурге, в Новом Адмиралтействе А.А. Попов, который являлся не только создателем судов и крытых эллингов, но и автором ряда теоретических работ – «Гидростатическое исследование

Первый петербургский корабль – линейный корабль «Полтава», спроектированный лично Петром I, соединил в себе последние разработки британской теоретической науки, лучший опыт континентального кораблестроения и оригинальные идеи русского царя-плотника. Он явился весомым вкладом в формирование русской национальной школы кораблестроения.

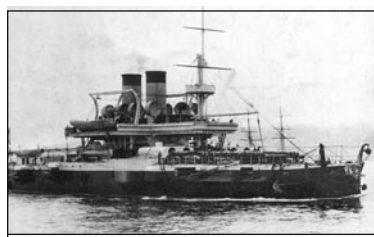
В Российском флоте всегда существовала добрая традиция – давать новым кораблям имена славных побед русского оружия, чтобы слава росла, а победы продолжались. Прошедший год – год трехсотлетия одной из самых великих побед, а также закладки знаменитого корабля, носящего имя этой победы – «Полтава».

Примечательно, что кораблей, носящих это имя, было не сколько. Преемственность имен была залогом сохранения памяти о знаменательных датах.

о спуске кораблей на воду», «Аналитическое исследование о прогрессике, употребляемой в корабельной архитектуре»... Нос корабля украшала фигура святого Сампсония – покровителя русских войск, в день празднования которого православной церковью произошла Полтавская битва. В период Крымской кампании с 1853 г. по 1855 г. «Полтава» состояла при защите Кронштадта.

В 1894 году со стапелей Нового Адмиралтейства был спущен шестой корабль, имевший с предыдущими лишь общее имя – это был стальной корабль нового типа. Шестая «Полтава», построенная старшим судостроителем А.Е. Леонтьевым, представляла собой эскадренный броненосец водоизмещением 10 906 тонн, длиной 114,3 м, шириной 21,3 м, высотой 7,6 м, машины мощностью 10 600 лошадиных сил, вооружение: 4 пушки калибра 305 мм, 12 – 152 мм, 12 – 47 мм, 28 – 37 мм, скорость – 17 узлов, шесть подводных-минных аппаратов. Этот броненосец подводил итог более чем 30-летнему периоду отечественного броненосного судостроения.

Следует особо отметить броню, в которую одели «Полтаву». Вначале предполагали заказать сталежелезные и стальные плиты, затем сталеникелевые плиты Ижорского завода, которые в 1895 году сменили на гарвеевские Южно-Вифлиемского завода (США), обеспечивавшие повышение сопротивляемости на 30-50%. В 1896 году появилась новая крупновская броня, превосходившая гарвеевскую по прочностным на 16-30%. Ее-то и поставили на «Полтаву». Ее главный бронепояс



Броненосец «Чесма» (бывший «Полтава»)

имел длину 73,15 м и высоту 2,29 м, при нормальной осадке уходил под воду на 1,39 м.

Две главные паровые машины проектной мощностью 10 600 л.с. были заказаны в Англии за 1,25 млн рублей. Это были ставшие уже обычными на кораблях машины тройного расширения, работавшие на четырехлопастные гребные винты диаметром 4,5 м. На корабле было установлено 14 цилиндрических паровых котлов в двух котельных отделениях. По проекту паропроизводительность котлов при естественной тяге была достаточна для мощности 9 000 л.с., что обеспечивало бы кораблю скорость 16 узлов; при использовании форсированного дутья мощность возрастала до 10 600 л.с., а скорость – до 17 узлов. «Полтава» и корабли ее серии стали последними русскими броненосцами с цилиндрическими котлами, подъем пара в которых занимал в несколько раз больше времени, чем в уже появившихся водотрубных.

Броненосец входил в состав 1-й Тихоокеанской эскадры и принимал участие в Русско-японской войне. В первый день атаки японского флота (9 февраля 1904 года)

он был поврежден, после исправления принял участие в отражении атак японских кораблей, а равно и в морском бою 11 июля, после которого возвратился в Порт-Артур. Во время осады броненосец огнем своей артиллерии поражал противника, но когда японцы взяли 6 декабря Высокую гору, и дни наших кораблей были сочтены, «Полтава» была потоплена на рейде.

Лежавший на грунте внутренней гавани Порт-Артура броненосец «Полтава» японцы подняли 8 июля 1905 г. и уже 21 июля зачислили в состав своего флота под названием «Танго». В 1907 г. после исправления корпуса лишенный артиллерии и части механизмов корабль отбуксировали в Японию на верфь Майдзуру. В ходе ремонта и модернизации на нем установили 16 новых котлов типа Миябара, кормовой шпиль, заменили часть поврежденных и отсутствующих орудий орудиями систем Армстронга, сняли надводные торпедные аппараты, изменили трубы, вентиляционные дефлекторы, мачты. На главной палубе в носу и на спардеке установили по четыре 76-мм орудия. В 1909 г. «Танго» вошел в строй как броненосец береговой обороны 1-го класса, но одновременно служил учебным кораблем для строевых матросов и комендоров. Экипаж корабля был увеличен до 750 человек. В 1916 году Россия купила у Японии этот корабль вместе с также поднятыми и восстановленными «Варягом» и «Пересветом». За три корабля, уже выведенных из состава японского флота, заплатили 15,5 млн. руб.

Укомплектованная моряками-черноморцами и зачисленная в класс линейных кораблей «Полтава» была переименована в «Чесму». Вместе с «Варягом» она перешла в Средиземное море, вошла в состав отряда кораблей союзников, действовавших у побережья Греции. В 1917 году «Чесма» перешла на Север, в октябре 1917 экипаж перешел на сторону советской власти, но в марте 1918 г. корабль был захвачен белогвардейцами и английскими интервентами, которые в течение двух лет использовали его на Белом море в качестве плавучей тюрьмы. В марте 1920 г. под натиском наступа-

шей Красной Армии белогвардейцы и интервенты спешно эвакуировались из Архангельска, бросив все не представлявшие ценности корабли. Бывший линкор «Чесма» был зачислен в состав Беломорской военной флотилии. Уже 16 июня следующего года корабль был сдан на хранение в Архангельский порт, а 3 июля 1924 г. его передали в Отдел фондового имущества для разборки на металл.

Примечательно, что шестая «Полтава» входила в одну серию кораблей с третьим «Гангутом». Это символическое сближение двух батальонов Северной войны продолжилось и в следующей серии кораблей.

После серьезных потерь, понесенных в Цусимском сражении, начали активно разрабатываться различные программы пополнения российского флота. Специальная комиссия при участии А.Н. Крылова определила технические условия на разработку проекта линейного корабля нового типа. Для участия в конкурсе помимо 6 русских заводов приглашения получили более 20 иностранных фирм. К уста-



Линейный корабль «Полтава» («Михаил Фрунзе»)

новленному сроку (28 февраля 1908 года) поступило 18 предложений, составивших 51 вариант эскизного проекта линейного корабля. Лучшим был признан проект Балтийского завода, разработанный под руководством профессора И.Г. Бубнова. В результате на верфях Адмиралтейского и Балтийского заводов в Петербурге были заложены четыре первых линейных корабля отечественного флота: «Гангут», «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловск», которые вступили в строй в декабре 1914 – январе 1915 года.

(Окончание на стр. 7)

Легенда отечественного кораблестроения

«ПОЛТАВЫ» РОССИЙСКОГО ФЛОТА

Не так давно у нас в университете стали проводить проверки студентов на факт употребления наркотиков. Проверка проводится прибором «Имедис».

В этой статье я последовательно докажу, что:

1. Принципы действия прибора ненаучны.

2. Применение прибора незаконно.

3. Данные, которые предполагается получить тестированием, не могут помочь в борьбе с наркоманией.

По техническим причинам в газете представлена сильно сокращенная версия материала. Полную версию вы можете прочесть в Интернете, по адресу: <http://chemodanov.spb.ru/imedis>

Вступление

В номере № 31-32 газеты «ЗКВ» (декабрь 2009 года) я обнаружил статью-ответ на свое высказывание о бессмысленности покупки прибора «Имедис». Статья называется «Единица измерения вольта – метр». Все желающие могут прочесть ее в Интернете:

http://www.smtu.ru/zkv/zkv_31_32_2421_2422_dec_2009.pdf.

Если из опуса Александра Суслина убрать лишние эмоции и даже (свят-свят!) отсылки к авторитету Дмитрия Анатольевича (Медведева. Прим. ред.), а рационально рассмотреть «сухой остаток», то останется следующее:

1. Наркотики – это плохо, понятно?

2. Михаил, ты мал и глуп и не видал прибор «Имедис». И вообще, ты еще не инженер.

3. Прибор «Имедис» имеет соответствующие сертификаты, а этого достаточно.

4. Прибор «Имедис» может обнаруживать факт употребления наркотиков.

5. Сама возможность определить факт употребления наркотиков поможет в борьбе с наркоманией.

Что же, с первым пунктом вопросов нет – наркотики это действительно плохо. Второй и третий пункт я рассмотрел в полной версии материала, в силу их меньшей важности. Рассмотрим остальные пункты.

Действие первое:

«А внутри у нея неонка»

После изучения сайта прибора «Имедис» можно сделать вывод, что принцип работы прибора ос-

нован на следующих двух концепциях:

1. Гомеопатия.
2. Биорезонанс (разбор биорезонанса – в полной версии. Вкратце – признанное всей официальной наукой шарлатанство).

Что такое гомеопатия? Это когда берут немного действующего вещества и разводят его в ОЧЕНЬ слабой концентрации (порядок таков: на одну молекулу действующего вещества приходится объем воды, сравнимый с запасами Мирового океана). То есть, действующего вещества в таком растворе нет – и сами гомеопаты это признают. По их словам, лечит не вещество, а «память воды» об этом веществе.

«Память воды» – основа основ для гомеопатии, и если удастся доказать существование этой самой памяти, то гомеопатия может быть признана вполне официальной наукой. Однако доказать наличие у воды памяти еще никто не смог. Всё положительное действие гомеопатии объясняется исключительно «эффектом плацебо», что подтверждено клиническими испытаниями.

Вот что утверждают на сайте прибора «Имедис»: «Созданы электронные гомеопатические аналоги наркотических веществ в различных разведениях». Чуть ниже: «При этом следует отметить, что концентрации Д30 в природе не существует, так как она превышает известное число Авогадро. Следовательно, с помощью прибора тестируется волновой процесс, который объясняется эффектом «памяти поля». То есть, они не только смогли обнаружить «память воды», но и измерить, а также записать на электронный носитель. Внимательный читатель скажет, что в тексте указан эффект «памяти поля», но исходя из того, что речь идет о гомеопатии, логично предположить, что имелась в виду «память воды». Тем более, что сам термин «память поля» употребляется на сайте единоразы, а ссылок на работы по «памяти воды» всё на том же сайте предостаточно.

Итак, существование эффекта

памяти экспериментально доказано! Открытие, «без дураков», тянет на «Нобелевку!» Многолетние споры вокруг гомеопатии завершены! Ура! Ура?

Вот только почему в числе первых «жертв прибора» «Имедис» оказался не фонд Джеймса Ренди, с его миллионом долларов (сумма, обещанная за экспериментальное доказательство существования «памяти воды»), не Нобелевский комитет с их десятью миллионами крон, а наш университет, со своими жалкими «деревянными»?

Очевидно, что такой отказ от мировой славы и серьезных денежных вознаграждений может быть



объяснен только тем, что доказательств работоспособности прибора нет.

Ладно, пусть я дурак и ничего не понимаю в новых веяниях науки. Так докажите мне, что прибор работает! То есть, я предлагаю господину Суслину провести эксперимент, который подтвердит или

опровергнет утверждение о работоспособности прибора.

Описание опыта: берем 20 человек, 20 стаканов воды и 10 таблеток «Терпинкода» (лекарство от кашля, содержащее опиаты). Надежный человек закрывается в комнате, размешивает в десяти стаканах таблетки, стаканы нумерует, записывает, в каких стаканах лекарство, запечатывает данные в конверт. Далее испытуемые заходят и выпивают по стакану. Кто выпил воду, а кто лекарство – знает только тот, кто размешивал (т.е. применим классический метод двойного слепого тестирования). Через некоторое время после приема лекарств, проводим проверку прибором, сравниваем результаты, которые показал прибор, с данными из конверта. И делаем выводы.

Действие второе, противозаконное

Пусть здесь за меня скажет юрист:

«Прямое или косвенное принуждение к тестированию (а «добровольное» освидетельствование – прикрытая словом «добровольное» та же обязательность) противоречит основополагающим положениям Конституции России – статье 21, охраняющей достоинство личности и запрещающей обращение, унижающее человеческое достоинство; статье 22, гарантирующей личную (т.е., в том числе физическую) неприкосновенность; статье 23, защищающей неприкосновенность частной жизни; статье 24, не допускающей сбор информации о частной жизни человека без его согласия; статье 41, согласно которой обращение за медицинской помощью – право, а не обязанность».

Обязательное тестирование не может быть закреплено в Уставе вуза (а если такое там записано, то не имеет юридической силы), как нельзя включать в Устав публичную порку. Устав не может противоречить Конституции РФ и федеральному законодательству». Добавить нечего.

С «дурью» – не дури!

Действие третье, короткое: «Yes, а что толку?»

Постараюсь покороче, ибо уже и так раздул размеры материала до невообразимых пределов. Представим на секунду, что прибор «Имедис» реально способен обнаружить факт употребления наркотиков. И что дальше? Что нам делать с этими данными? Арестовывать студентов? Не имеем права. Принудительно лечить? Тоже. Рассылать на работу и родителям? Так это же настолько благодатная почва для взяточничества, что даже страшно становится. И снова – незаконно. Вообще, прибор «Имедис» не отменяет понятия врачебной тайны.

В общем – Программы нет (на бумаге есть и частично выполняется). Прим. ред.) и не предвидится, в то время как деньги выделяются уже длительное время. Кстати, в той же Бауманке на военную кафедру берут с любыми результатами теста «Имедиса».

Эпилог

Итак, я привел три причины, любой из которых достаточно, чтобы показать несостоятельность прибора «Имедис». На моей стороне – законы природы, законы человеческие и законы здравого смысла.

Из всего этого можно сделать один вывод – покупка нашим университетом прибора «Имедис» является ошибкой. Я допускаю, что ошибался и господин Суслин, ибо не он придумал этот прибор. В чем я уверен, так это в том, что изобретатель прибора (а вернее сказать – автор аферы) абсолютно точно знал, что создает и зачем.

Искренне надеюсь, что наша ошибка будет исправлена в кратчайшие сроки, и заразу «Имедиса» изгонят из нашего университета. Сам же я постараюсь сделать для этого всё возможное, чего и вам желаю.

Михаил ЧЕМОДАНОВ

От редакции: Мы не принимаем позицию ни одной из сторон. У каждого – своя правда. Нам импонирует гражданская позиция автора.

Мы даем возможность высказаться всем, кого волнует эта острая тема. В спорах рождается истина. Ее надо найти!

Исполнилось 70 лет профессору кафедры Систем автоматического управления и бортовой вычислительной техники **Евгению Дмитриевичу СКОБОВУ**.

Фамилия Скобов является для нашего университета знаковой. В 1930 г. профессор И. Мещерский пригласил профессора Дмитрия Прохоровича Скобова преподавать на кафедре Теоретической механики. Династия Скобовых 80 лет связана с университетом педагогической и научной работой.

Е.Д. Скобов с отличием окончил ЛКИ и был распределен в вычислительный центр. Через два года стал преподавателем кафедры № 50. В 1968 г. окончил математическо-механический факультет ЛГУ и аспирантуру кафедры САУ и БТ.

Круг интересов Евгения Дмитриевича охватывает область информационно-измерительных и интеллектуальных автоматических систем. Он – культурный и интеллигентный человек, блестя-



От всей души!

ший игрок в шахматы, отлично играл в баскетбол. Демократичен со студентами, обладает изысканным чувством юмора, авторитетом как в человеческом, так и профессиональном плане, благожелателен и открыт к общению.

Евгений Дмитриевич является и профессором кафедры Математики и моделирования социально-экономических процессов в Академии государственной службы при президенте РФ и членом административного и диссертационного Ученых Советов нашего факультета.

Желаем Евгению Дмитриевичу здоровья, творческих успехов, благополучия в семье и многих лет сотрудничества.

Друзья и коллектив кафедры Систем автоматического управления и бортовой вычислительной техники

ЖИВОЕ ОБЩЕНИЕ ВСЕГДА ЛУЧШЕ

В этом году фестиваль «Весна на Лощманской» проходит в более праздничной обстановке. Осенью мы отметим 80-летие нашего любимого университета.

Актив факультета ФЕНИГО в рамках конкурса «Пиар-кампании» решил совместить приятное с полезным, пройдя по школам южных районов нашего города (Московский, Кировский и Красносельский). Студенты рассказывали о нашем вузе, об условиях поступления, о студенческой жизни, приглашали школьников посетить концерт шоу-программ. Кроме того, ответили на вопросы школьников. Приятно осознавать, что наша довузовская молодежь заинтересована вопросами своего будущего обучения и условиями творческого развития в университетах. В общении с ними мы делали упор не на скучную фактуру, а на интересные и внеучебные аспекты студенческой жизни. Они ведь до этого ничего не знали о творческих фестивалях и конкурсах в нашем вузе. Этому вопросу было уделено достаточно времени, чтобы у них появилось желание поступать именно в наш вуз.

Каждому школьнику подарили буклеты и абитуриентский номер газеты «За кадры верфям», где широко представлена информация о Корабелке. Понятно, что живое общение значит больше, чем бумажный источник информации. Безусловно, наши визиты в школы привлекут значительное число абитуриентов нашего вуза.

Катерина ВАСИЛЬВА

Знания студента – в руках преподавателя

Квартира в центральной части города, в районе станции метро «Чернышевская», высоченные потолки, старинная мебель. Беседа с ее обитателем, Григорием Михайловичем СВЕРДЛИНЫМ. Отсюда, из этой квартиры, он 42 года отправлялся на работу, на родную кафедру, где 58 лет объяснял студентам тонкости акустики.

Последний раз он читал курс любимой им науки в 2008 году. Пока этот материал готовился к печати, героя публикации, к сожалению, не стало.

Он родился в Белоруссии. Отца-мельника в 1929 году раскулачили, оставив семью без средств к существованию. Не случись этого, Григорий мог бы унаследовать мельницу и стать мельником.

Он отправился в Ленинград, чтобы выжить. Было ему лишь 15 лет.

Работал в торговом порту. Год работал на Металлическом заводе. К тому времени было за плечами лишь 8 классов образования. Тем не менее, прослушав курсы для учителей начальной школы, он отправился в деревню Вахново, где год работал учителем 2-го класса. «Мне нравилось преподавать, – говорит Григорий Михайлович, – и самое главное, что я получал молоко. Я не голодал. Молоко на завтрак, молоко на обед, молоко на ужин. У меня ничего другого не было. И был счастлив, что сыт!

Преподавал я успешно. Директор школы бывал у меня на занятиях, что меня окрыляло. Тогда я понял, что я – преподаватель по своей природе».

Будучи студентом, для того чтобы немножко подзаработать, он вел уроки математики в школе. Тогда он осознал, что должен стать преподавателем. Но из-за того, отец был репрессирован, в Педагогический вуз не попал, приняли только в институт Киноинженеров.

Он любил преподавать, рассказывать и требовать! На контрольных, обычно, один ряд получал одно задание, другой – иное. Он же не спал по ночам, придумывая задания каждому слушателю.

В институте, благодаря преподавателю, Виктору Кивовичу Иоф-

призание преподавателя переселили все прочее. Самостоятельно изучил литературу по электроакустике. Его знание гидроакустики было столь высоко, что он организовал этот курс лекций в нашем вузе, писал пособия и учебные книги.

Его требовательность к студен-



Коллектив кафедры Морских информационно-измерительных систем. 80-е годы

там приносила свои плоды. Ведь от уровня знаний зависит их будущее. И неслучайно, когда его бывшие студенты отмечали юбилей выпуска, Григорий Михайлович был среди приглашенных.

Вполне естественным выглядел мой вопрос: «Как случилось, что Вы ушли на заслуженный отдых лишь в 94 года?»

– Наверное, Вы уже поняли, что я люблю свою профессию. Это – моя жизнь. Сейчас я не нахожу себе места, потому что не преподаю, осознаю себя бесполезным, ненужным, пустым, потому что не рассказываю того, что я мог бы рассказать. В общем, не работать – для меня катастрофа.

Кстати, я тоже редактор. Все научные статьи, которые писали коллеги, проходили мою редактуру. А вот моя книга. Сейчас бы я написал ее иначе. Жаль, что я не могу ее оживить. Нет средств, чтобы переиздать, а то бы я занялся...

В послевоенные годы перекалифицировался. Любовь к акустике и

Беседовал Сергей КУКУШКИН

900 ДНЕЙ И НОЧЕЙ

У тех, кто пережил страшные годы войны и блокады Ленинграда, неизгладимы впечатления о тех суровых днях. Сегодня своими воспоминаниями делится выпускник нашего вуза 1957 года, инженер-кораблестроитель, переживший все дни блокады, Кирилл Александрович НИКИТИН.

Книгу «Не уходит из памяти» (очерки из жизни ЛКИ в годы войны) я прочитал, как говорится, «вза-глот», и возвращался к ней неоднократно, когда писал эти строки. Вспомнив в иллюстрации и портреты, вчитываясь в фамилии людей, которые мне встречались в годы учебы и после окончания института при самых различных обстоятельствах, читая главу за главой, с трудом сдерживая охватившее волнение.

Александр Васильевич Самарин в ранге заместителя народного комиссара судпрома Союза ССР в период войны и блокады города принимал непосредственное участие в организации работы ленинградской судостроительной промышленности для нужд обороны, пополнения Балтийского флота новыми и отремонтированными кораблями. При этом он занимался обеспечением деятельности Ленинградского кораблестроительного института, использованием его ведущих специалистов из числа преподавательского корпуса для решения конкретных инженерно-конструкторских задач при ремонте кораблей. Самарин принимал деятельное участие в проведении эвакуации института из городов Горький и Пржевальск, в полном восстановлении нормального учебного процесса ЛКИ в родном городе уже в начале 1945 года.

Читаю книгу, и в памяти возникают прослушанные циклы лекций, практические занятия, зачеты и экзамены в 1951-57 гг. у запомнившихся преподавателей: В.А. Быкова, Я.И. Войткунского, Д.Я. Глускина, С.С. Золотова, А.Н. Караулова, Я.И. Короткина, А.З. Локшина,

ник под названием «На стапелях под огнем» (Лениздат 1986 г.) посвящен героическому труду ленинградских судостроителей. В условиях блокады города, невзирая на бомбежки и артобстрелы, голод и холод, они ремонтировали боевые корабли Балтийского флота, готовили транспортные суда для «Дороги жизни».

Мы, школьники блокированного города, проводили свои летние каникулы на Марсовом поле, Петровской набережной, Стрелке Васильевского острова. Отсюда хорошо были видны корабли Балтийского флота, стоящие под прикрытием дворцов левого берега Невы.

Борис Васильевич Плисов, в годы блокады – главный строитель тральщика, в послевоенные годы – доцент ЛКИ, на склоне лет вел активную работу в Ленинградском отделении Научно-технического общества судостроительной промышленности. В 1994 г. он помог мне организовать встречу с главным конструктором торпедных катеров Евгением Ивановичем Юхниним. В годы блокады Е.И. Юхнин обеспечивал работу конкретного завода. Уже в августе 1941 г. Военно-морскому флоту было передано 58 торпедных катеров.

Автор книги «Не уходит из памяти» описывает основные события институтской жизни весны предвоенной поры – апреля-мая 1941 года. Повествуя о результатах экзаменационной сессии, В.Б. Образцов упомянул выпускника Корфака студента-отличника Пегова. У меня есть основания более подробно остановиться на своих воспоминаниях о Н.П. Пегове. В 1943 году на Балтийский завод поступил проект

363 – головное предприятие по созданию кораблей противолодочной обороны. По закону тех далеких лет, молодой специалист был обязан отработать три года на том предприятии, куда его распределило Управление кадров Минсудпрома СССР.

Главным инженером ЦКБ был Н.П. Пегов. На кратком собеседовании с нами он рассказал, чем занимается бюро, что нам предстоит делать и поинтересовался, в каком подразделении мы хотели бы работать. Когда я сказал, что хочу работать в отделе общего проектирования (темой моего диплома был рейдовый тральщик с корпусом из немагнитных материалов и с применением других новых средств уменьшения физических полей корабля), Николай Петрович довольно мягко, но настойчиво объяснил мне, что Проектный отдел от меня не уйдет, но кораблестроитель должен, прежде всего, получить навыки и

цов, для меня действительно «не уходит из памяти».

В довоенные годы в нашей квартире жили четыре мужчины: мой отец, мамин брат, муж мамы сестры и сосед – кадровый командир Красной Армии, участник войны с Финляндией в 1939-40 гг.

Последний был призван в действующую армию в первые часы войны с фашистской Германией, воевал на Ленинградском фронте, был ранен, прошел всю Отечественную войну «от звонка до звонка», вышел в отставку в 60 лет в звании полковника, кавалер ордена «Красная звезда».

Мамин брат – инженер-путеец, начинал работать на трассе БАМа, постоянно находился в длительных разъездах. В начале 1941 года был командирован на Крайний Север для руководства полевой экспедицией по изысканию Северо-Печорской Железной дороги. Пос-



Кирилл Никитин, 2004 г.

журила на чердаке дома – ликвидировала зажигательные бомбы.

Осенью 1941 года начался голод. В канун нового 1942 года отец запишет первый и последний раз блокадные впечатления: «Встреча Нового года не состоялась из-за отсутствия необходимых закусок. Воспоминаниями мирное время, перемывали столовую посуду. Решили после окончания войны питаться скромно, по утрам есть каши и отказаться от бутербродов. Иметь дома запас продуктов».

По воспоминаниям матери, отец и Михаил Васильевич тяжело переживали страдания голода в самую страшную блокадную зиму 1941-42 гг. Мама была убеждена, что от голодной смерти первого спас призыв в действующую армию, второго – эвакуация с институтом. Мать отказалась от эвакуации. «Будь, что будет. Отец здесь на фронте, я не поеду». Она перестала ходить со мной в бомбоубежище после того, как фугасная бомба разрушила до основания соседний дом и все, кто прятался в подвале, погибли. Мама спасла меня, отдавая свои куски и без того скудной еды, стала сама, как говорится, ходячим скелетом.

В первые годы после победоносного завершения Великой Отечественной войны профессорско-преподавательский состав ЛКИ, ярко представленный в книге В.Б. Образцова, подготовил многочисленную когорту корабельных инженеров, усилиями и талантом которых был не только восстановлен, но и создан современный флот страны.

Необходимо еще раз привести высказывания дипломанта выпуска 1941 г. профессора кафедры строительной механики корабля Я.И. Короткина: «Нет ни одного проекта, ни одного реального корабля и ни одной его силовой установки, к которым бы не были приложены наши способности, наши знания. Это и атомный ледокол «Ленин», и последующие атомные ледоколы, сухогрузы и танкеры, рудовозы и контейнеровозы, корабли всех типов, составляющие могущество и гордость нашего флота».

Последний Министр судостроительной промышленности СССР Игорь Владимирович Коксанов на заседании коллегии, обращаясь к собравшимся директорам заводов, ЦКБ, ЦНИИ, буквально просил принять все меры по сохранению накопленного потенциала судостроительной промышленности в доперестроечное время.

Дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий СССР и РФ, генеральный конструктор подводных лодок, дипломант ЛКИ 1943 года Сергей Никитич Ковалев в интервью еженедельнику «Аргументы и факты – Петербург» № 48 в ноябре 2009 года сказал: «Развал сильнейшей отрасли – непростительная ошибка».

Сегодня мы с вами являемся свидетелями мер, предпринимаемых Правительством по возрождению судостроительной промышленности. Не могу не согласиться с автором книги, во введении которой Валерий Борисович Образцов сказал: «Надо опять восстанавливать цепочку: народ – государство – флот – кораблестроение – морское образование – кораблестроительное образование. И цепочку эту придется восстанавливать нам, если мы хотим видеть свою страну суверенной и, тем более, великой державой».



Первый выезд на картошку студентов Корфака (гр. 111). Ленинград, ж/д вокзал. Сентябрь 1951 г. Слева направо: Анатолий Дубин, Виталий Бойко, Геннадий Карманов, Виталий Карзов, Александр Барановский и Кирилл Никитин

знания в создании корпусных конструкций. Со временем слово свое он сдержал и перевел меня в Проектный отдел. В какой-то степени я считаю Николая Петровича своим крестным.

Были у меня и другие встречи с кораблестроителями, пришедшими в судостроительную отрасль либо после обретения производственного опыта работы «под огнем» или на стапелях в экстремальных условиях войны и блокады, либо после окончания учебы в ЛКИ уже в мирные 1945-1950 гг.

И последнее, сугубо личное воспоминание после прочтения этой действительно уникальной книги. В.Б. Образцов вернул меня в блокадное детство, в мои блокадные школьные годы 1941-44 гг.

Война оставила свой жестокий след в судьбе близких мне людей, живших до войны большой семьей в шестикомнатной квартире на Петроградской стороне в непосред-



Плавательная практика студентов Корфака (гр. 131) на базе торпедных катеров типа «Комсомолец». Под Ригой. Июль 1954 г. Слева направо: Геннадий Карманов, Кирилл Никитин и Святослав Яновский

твенной близости от музея «Домик Петра I» на Петровской набережной. Первый класс школы, размещавшейся в здании нынешнего Нахимовского училища, я окончил в 1941 году за месяц до начала Великой Отечественной войны. Тогда мне исполнилось 9 лет, поэтому всё, о чем повествует В.Б. Образ-



Команда волейболистов – студентов ЛКИ – на стадионе института им. Лесгафта. Начало 50-х годов. Слева направо: Петр Борисович Аюпян (старший преподаватель кафедры физкультуры по ручным играм), Кирилл Никитин (Корфак), Лев Хохлогорский (Машфак), Александр Журавлев (Экономфак), Арнольд Мясников (Спецфак – ныне Приборфак) и Михаил Кунин (Корфак)

В.Д.Мацкевича, К.М. Олифиренко, Н.Е. Путова, С.М. Турунова и других. Все они перенесли тяжелейшие испытания в блокадном городе, проявили примеры стойкости и гражданского мужества при ежедневной тревоге за жизнь своих близких. Они делали все возможное для сохранения института в годы эвакуации.

В книге – портрет молодого человека в гимнастерке с петлицами рядового пехотинца. Владимир Иванович Касаткин в 1960-70 гг. – начальник конструкторского отдела Первого производственного Управления Минсудпрома. Отдел курировал работы по проектированию подводных лодок и специальных глубоководных технических средств освоения шельфа и глубин Мирового океана. Затем Касаткина назначили научным секретарем научно-технического Совета Минсудпрома СССР.

Портрет офицера Красной Армии Л. Видуцкого. В канун сорокалетия Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. инженеры-выпускники ЛКИ Л.М. Видуцкий и С.А. Боголюбов закончили работу над сборником воспоминаний и очерков, написанных ветеранами войны и труда, бывшими рабочими и инженерами заводов, хозяйственными и партийными руководителями, моряками. Сбор-

№ 253 100-тонного тральщика. Однако при рассмотрении проектной документации было определено, что в специфических условиях судостроительной промышленности блокированного Ленинграда проект не пригоден к строительству на Балтийском заводе. Необходимо было переработать конструкцию корпуса корабля. Получился новый проект, которому был присвоен номер 253-Л. В его техническом совершенствовании активное участие принимал молодой инженер-конструктор Николай Петрович Пегов.

Об особенностях конструкторских решений при строительстве грузовых барж для Ладоги, для «Дороги жизни» грузоподъемностью 600-900 тонн и 100-тонных тральщиков проекта 253-Л, на которых были приняты упрощенные плоскостные обводы корпусов, я узнал из очерка «Конструкторы-универсалы», написанного С.А. Базилевским (1990-1991) – главным конструктором и начальником КБ Балтийского завода в 1941-45 гг.

С сыном С.А. Базилевского Юрием мы в 1943-44 гг. сидели за одной партией в школе блокадного города, поддерживаем дружеские отношения и в XXI веке.

В 1957 году после окончания Корфака меня и еще нескольких выпускников направили работать в ЦКБ-

ПЕТРОВСКИЕ ГОРОДА

Дорогие коллеги!

В прошлом году, на Первом Конгрессе петровских городов, совместно с А. Шаблиным, была ведущей секции «Петровская эпоха развития судостроения и судоходства». Как и сам Конгресс, наша секция имела, главным образом, учредительное, ознакомительное значение, большинство выступавших были петербуржцами. Между тем, принятая на этой секции программа «Адмиралтейское дело», ставит своей целью культурное развитие и взаимодействие всех петровских городов России и Европы. Кроме того, одной из задач программы является развитие краеведения, изучение местной истории петровской эпохи. Таким образом, наибольшее значение в этой программе мы придаем изучению местной истории, разработке новых музейных проектов, открытию выставок и экспозиций, посвященных различным начинаниям Петра, связанным с развитием судостроения и судоходства в России. В этом отношении было бы интересно услышать о новых культурных инициативах, направленных на популяризацию многосторонней деятельности Петра Великого, и привлечь к работе секции как можно больше участников из разных городов страны.

Приглашаем заинтересованных лиц принять участие в работе секции. Будем признательны, если вы распространите это письмо среди своих коллег, для которых это может представлять интерес.

Марина ВАДЕЙША

P.S.: С автором можно связаться через редакцию газеты «ЗКВ».



Организационный комитет Международной глобальной системы морской безопасности (International Global Safety System – Sea Safety System (IGS SSS) готов сотрудничать.

В №№ 3-4 газеты «ЗКВ» в материале «Спасение на водах» подробно рассказывалось, что Внесударственный организационный комитет развивает программу создания Международной глобальной системы морской безопасности. Система IGS SSS предназначена для всесторонней поддержки деятельности человека в открытом море и будет состоять из 12-13 портов – баз, расположенных в различных районах Мирового океана, и из 50-ти двухрежимных тяжелых экранопланов второго поколения с полной взлетной массой порядка 750 тонн и скоростью полета 400-500 км/час. Появление системы SSS наложит глубокий отпечаток на всю организацию судоходства и деятельность человека в Мировом океане.

Целью Организационного комитета является инициализация создания Международного консорциума IGS SSS на основе широкой кооперации потенциальных пользователей системы, ведущих судостроительных и авиационных проектных и

Приглашение к сотрудничеству ПОМОГИТЕ СПАСЕНИЮ НА ВОДАХ

промышленных компаний, научно-исследовательских организаций, страховых обществ и других структур для дальнейшей разработки проекта двухрежимного тяжелого экраноплана и всей системы в целом.

Оргкомитет приглашает студентов и преподавателей Корабелки принять участие в его



работе в качестве добровольных помощников. О своем желании участвовать в программе можно заявить в **ГОСТЕВОЙ КНИГЕ** сайта <http://www.sssaea.narod.ru> с указанием своего адреса электронной почты для последующих извещений или сообщить письмом по адресу **E-mail: sssaea@yandex.ru** (с обязательным указанием в теме электронного письма слов «Система морской безопасности»). По этим же адресам можно задать интересующие вопросы.

Оргкомитет IGS SSS
На снимке: Дизайнерский вариант двухрежимного тяжелого экраноплана IGS SSS.

«ПОЛТАВЫ» РОССИЙСКОГО ФЛОТА

(Окончание. Начало на стр. 4)

Линкоры этого типа не имели для того времени конкурентов ни в одном из флотов мира. Их строитель, один из крупнейших русских кораблестроителей XX века, ученый-математик и механик А.Н. Крылов, выступая еще в 1908 году, сказал: «Не о едином дне надо заботиться, а предвидеть, что можно и проектировать корабль так, чтобы он возможно долгое время оставался боеспособным и мощным. Вот что положено мною в основу проектирования наших линейных кораблей».

Характеристики новых русских линкоров были следующие: водоизмещение 26 900 тонн; длина – 184,9 м; ширина – 26,9 м; осадка – 9,1 м; скорость хода – 24,6 узла; экипаж – 1220 офицеров и матросов.

К началу Первой мировой войны «Полтава» и «Гангут» имели большую техническую готовность. 1 августа 1914 года они вошли в вооруженный резерв 2-й бригады линейных кораблей. Дальнейшая судьба этих двух однотипных кораблей различна. Во время февральской революции 1917 года моряки «Полтавы» одни из первых в бригаде подняли красный флаг, затем по приказу Центробалта «Полтава» несла боевую вахту в Порккала-Удде, на случай прорыва германского флота в Финский залив. Ранней весной 1918 года линкор шел в составе первого отряда знаменитого Ледового похода из Гельсингфорса в Кронштадт.

В связи с разрухой и топливным кризисом командование Балтийского флота приняло решение поставить «Полтаву» и «Гангут» на консервацию у стенки Адмиралтейского завода. 24 ноября 1919 года на «Полтаве» возник пожар, длившийся 15 часов. Из-за сильных повреждений восстановление корабля вначале было признано нецелесообразным, поэтому решено было корпус использовать для научных целей, а оборудование передать для ремонта других линкоров. Однако в 1928 году было принято решение о модернизации, тогда же «Полтава» получила имя «Фрунзе».

Во второй половине 30-х годов восстановление «Фрунзе» было приостановлено, и незадолго до войны он был сдан на слом и отведен в южную часть Угольной гавани торгового порта. Во время буксировки Морским каналом осенью 1941 года он получил несколько пробоин в левый борт и затонул. 31 мая 1944 года корабль был поднят, а в середине 50-х годов разобран на металл.

Линкор «Гангут» имел более счастливую судьбу. 27 июня 1925 года он был выведен из консервации и получил новое имя – «Октябрьская революция». В период с 1928 по 1938 год корабль периодически модернизировали: увеличили броневую защиту крыши башен, броневые плиты средней палубы, новая конструкция носовой оконечности уменьшила заливаемость, котлы заменили на более мощные и перевели на нефтяное отопление, усилили зенитную артиллерию.

В годы Великой Отечественной войны мощная артиллерия линкора вела контрбатареиную борьбу, уничтожала живую силу и технику противника. 22 июля 1944 года «Октябрьская революция» была награждена орденом Красного Знамени. С 24 июля 1954 года корабль использовался как учебный, а в 1956 году был списан и разрезан.

Российская история дала нам множество героев и мест великих побед. И хочется верить, что будущее приумножит не число мест баталий, а численность российского флота и его возможности. Благо каждому кораблю всегда найдется достойное имя, предвещающее славную судьбу.

Ирина КОЛОБКОВА,

доцент кафедры технологии судового машиностроения

Материал основан на проработках профессора кафедры конструкции судов, ведущего конструктора ФГУП «Адмиралтейские верфи» Михаила Константиновича Глозмана, светлой памяти которого автор посвящает эту публикацию

240 лет назад:

5 июля 1770 г. было ознаменовано победой эскадры адмирала Г.А. Спиридова под общим руководством графа А.Г. Орлова над турецкой эскадрой адмирала Хасан-бея Джезаирли в Хиосском сражении.

Русская эскадра состояла из девяти кораблей, трех фрегатов, бомбардирского корабля, пакетбота, трех пинков и 13 малых судов, всего 820 орудий, турецкая эскадра из 16 кораблей, шести фрегатов, шести шебек, 13 галер, 32 малых судов, всего 1430 орудий.

Русская колонна приближалась к турецкой перпендикулярно линии строя, нацелившись на его центр. Маневр был рискованным, – кораб-

Из истории Российского флота

ли подвергались продольному огню турок, при этом сами из бортовых орудий отвечать не могли. Расчет делался на наименьшее время сближения и минимальное число неприятельских кораблей, способных к эффективной стрельбе. Авангард Спиридова состоял из 68-пушечного корабля «Св. Евстафий», 66-пушечных «Европа», «Трех Святителей» и 38-пушечного фрегата «Св. Николай». В кордебаталии шли флагманский 66-пушечный корабль графа А. Орлова «Трех Иерархов», 68-пушечный «Ростислав», 66-пушечный «Св. Януарий» и два 32-пушечных фрегата «Надежда Благо-

получия» и «Африка». Д. Эльфинстон на 66-пушечном корабле «Не тронь меня» возглавлял арьергард, включавший также 66-пушечный «Саратов», 84-пушечный «Святослав» и несколько мелких судов.

Бой начался в 11 ч. 30 мин., турки открыли огонь с трех кабельтовых, русские – менее чем с одного. Головной корабль капитана 1-го ранга Клокачева «Европа», то ли по указанию лощмана, то ли вследствие повреждений в парусной оснастке, сразу же вышел из строя и вернулся в него только за «Ростиславом». Головным стал флагманский корабль «Св. Евстафий» под командованием капитана 1-го ранга Круза, и теперь на нем был сосредоточен огонь трех турецких кораблей и шебеки. «Св. Евстафий» сосредоточил огонь на флагманском 80-пушечном корабле «Реал-Мустафа», сблизился с ним и стал забрасывать брандсбугелями. На турецком флагмане возник пожар. Но из-за повреждений в парусной оснастке «Св. Евстафий» потерял управление и дрейфовал по инерции и течению прямо на «Реал-Мустафу». На юте по приказу адмирала музыканты «играли до последнего», спущенные на воду гребные суда безуспешно пытались предотвратить движение русского флагмана в строй турецких кораблей... Бушприт «Реал-Мустафы» прошел между грот и бизань-мачтами «Св. Евстафия». Русские моряки ринулись на штурм и захватили горящий турецкий корабль. Однако пожар потушить не удалось, горящая грот-мачта «Реал-Мустафы» рухнула на «Св. Евстафий», огонь попал в открытый люк порохового погреба, и русский корабль взорвался, затем взорвался и «Реал-Мустафа». Со «Св. Евстафием» погибло более 500 человек, спаслось 58 моряков. За минуты до взрыва адмирал Спиридов вместе с графом Ф. Орловым сошли с корабля и на шлюпке перебрались на пакетбот «Почтальон», а затем на корабль «Трех Святителей».

Следующий в линии корабль «Трех Святителей» под командованием капитана 1-го ранга Хметевского также потерял управление и оказался внутри турецкой ли-

нии под перекрестным огнем турок. Кроме того, по нему ошибочно дали залп еще и с корабля «Трех Иерархов».

Только русский флагман «Трех Иерархов» под командованием бригадира С.К. Грейга выполнил запланированный маневр успешно, подошел вплотную к кораблю капудан-паши и подверг его сильному орудийному огню, более четверти часа обстреливая его губительными для команды продольными выстрелами с кормы. Успешно действовали также «Ростислав» и «Св. Януарий». Арьергард же в течение боя вел стрельбу с большого

расстояния, лишь к концу сражения приблизился к турецким кораблям. Около 14:00 турецкие корабли начали выходить из боя и уходили под защиту береговых батарей в ближайшую Чесменскую бухту.

Здесь турки оказались в ловушке. Русские блокировали бухту и начали подготовку новой атаки. Бомбардирский корабль «Гром» подошел к входу в бухту и всю ночь бомбардировал турецкий флот. Прикрывая «Гром», линейный корабль «Святослав» обстреливал береговые батареи Чесмы.

Кроме погибших со «Св. Евстафием», русские потеряли убитыми одного офицера и 13 матросов, «Трех Святителей» получил 5 пробоин, потери турок были значительно больше.

С.П. СТОЛЯРОВ



31.03.1948 – 11.04.2010

Скорострительно скончался генеральный директор ОАО «Морской завод «Алмаз» **Валерий Григорьевич ДЕМЧЕНКО.**

После окончания школы в 1966 году начал свою трудовую деятельность на Ждановском судоремонтном заводе учеником слесаря-трубопроводчика.

В 1973 году окончил Ленинградский кораблестроительный институт.

После получения диплома инженера-кораблестроителя продолжил трудовую деятельность на кафедре Технологии судостроения кораблестроительного института.

С 1983 года прошел путь от заместителя начальника цеха производственного объединения «Алмаз» до генерального директора ОАО «Морской завод Алмаз», который возглавлял до последнего времени.

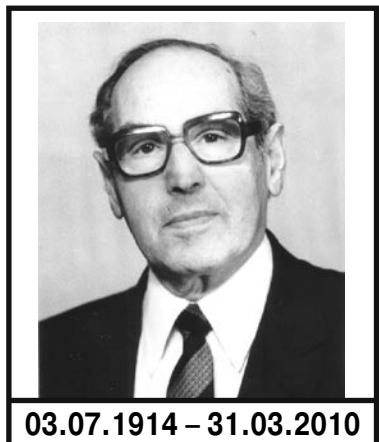
За заслуги в области машиностроения и многолетний добросовестный труд в 2008 году ему было присвоено почетное звание «Заслуженный машиностроитель Российской Федерации».

За разработку и создание новой техники в 2009 году он был удостоен звания «Лауреат государственной премии».

Являясь талантливым инженером и организатором, Валерий Григорьевич сумел сплотить основное ядро коллектива – специалистов-судостроителей – для решения ряда уникальных и важных государственных задач в области судостроения. Он автор многих научных трудов и изобретений, кандидат технических наук.

Валерий Григорьевич всегда оставался простым, доступным для общения человеком, очень внимательным, отзывчивым, доброжелательным, снисходительным ко многим проявлениям человеческой слабости.

Таким Валерий Григорьевич навсегда останется в нашей памяти.



03.07.1914 – 31.03.2010

Ушел из жизни известный ученый, кандидат технических наук, профессор факультета Морского приборостроения **Григорий Михайлович СВЕРДЛИН.**

В 1940 году он окончил Ленинградский институт киноинженеров. В годы Великой Отечественной войны был участником обороны Ленинграда. Позднее работал в Научно-испытательном минноторпедном институте ВМФ, а в 1950 году перешел на педагогическую работу в Ленинградский кораблестроительный институт на кафедру неконтактной техники факультета Морского оружия

(ныне – ФМП).

Григорий Михайлович преподавал на кафедре морских информационно-измерительных систем 58 лет и лишь в 2008 году позволил себе уйти на давно заслуженный отдых. Фундаментальный труд ученого – «Прикладная гидроакустика» – был выпущен двумя большими изданиями и стал настольным пособием для каждого гидроакустика. Он – автор многих учебных и методических пособий.

Его многочисленные заслуги отмечены орденом Отечественной войны, медалью «За оборону Ленинграда», медалью «Ветеран труда» и другими, а также Почетным знаком Министерства образования.

Всегда корректный, внимательный, вежливый, пунктуальный, элегантный, широко эрудированный, тактичный – таков был профессор Г.М. Сverdлин. Многие поколения студентов вспоминают о нем с благодарностью, уважением и любовью, а его ясная, четкая, сжатая, доходчивая форма изложения лекций вызывала всеобщее восхищение.

Мы скорбим о кончине замечательного человека и склоняем голову перед памятью о нем.

Друзья, коллеги, ученики



Александр ПУШКИН

Брови царь нахмура,
Говорил вчера:
«Повалила буря
Памятник Петра».
Тот перепугался:
«Я не знал! Ужель?»
Царь расхохотался:
«Первый, брат, апрель...».

Александр ГАВРЮШИН

Нынче праздник дураков –
Россияне, здрасте!
Море шуток и стихов –
У кого зубастей?!
У кого острей язык
И крепче нервы,
Тот сегодня знаменит,
Тот сегодня – первый!
Если ты попал впросак
Первого апреля,
То и сам не будь дурак –
Впереди неделя!

Поговорки по-научному

«Дуалистический принцип использования сельскохозяйственных орудий на гидроповерхности» (Вилами по воде писано).

«Бинарный характер высказываний индивидуума, утратившего социальную активность» (Бабушка надвое сказала).

«Проблемы транспортировки жидкостей в сосудах с переменной структурой плотности» (Носить воду в решете).

«Оптимизация динамики работы тяглового средства передвижения, сопряженная с устранением изначально деструктивной транспортной единицы» (Баба с возу – кобыле легче).

На экзамене можно услышать...

- Сила Архимеда – это сила, с которой жидкость хочет вытолкнуть из себя тело.
- Пойманного человеком груз часть своей энергии отдает человеку, а часть оставляет себе.
- Из чего состоит ядро атома?
 - Состоит из частиц.
 - Каких?
 - Хаотических.
- Энергия электростатического поля заряженного проводника равна переносу пробного положительного заряда через поперечное сечение в единицу времени.
- Как объяснить давление электромагнитной волны?
 - Все течет, все изменяется.
- Незатухающие электромагнитные колебания контура создаются с помощью лампы накаливания... Нет – анодной батареи...
- Сила тяжести – физическая величина, действию которой подвергается все. Она удерживает нас на своем положении.
- Уравнение Эйнштейна говорит о том, что электрон взаимодействует с фотоном один на один.
- Продольная волна распространяется вдоль луча так: чух-чух-чух-чух (руками показывают толчки).
- Если проводник поместить в электрическое поле, у нас на концах будет разность потенциалов.

Собрал
Борис ЗОЛОТАРЕВСКИЙ

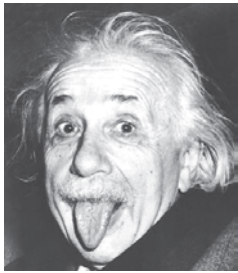
Экватор семестра

Для безостановочного прохождения акkurat Первого апреля экватора весеннего семестра важная команда «Полубака» была усилена международным экипажем, представляющим из себя слав юмористической науки и научного юмора.

Еще Альберт Эйнштейн утверждал, что самые значительные открытия в науке сделаны веселыми людьми, а зануды могут быть только исполнителями. Он от души хохотал над очень серьезными учеными, которые, наморщив лоб, долго разглядывали и силились понять написанную им короткую формулу $E = mc^2$. Грустно, говорил великий физик, если рассказав анекдот, приходится объяснять, в чем его соль, но совсем тоскливо объяснять соль до того, как анекдот рассказан.

Поэтому, не затягивая предисловия, переходим к разному рода научным шуткам. И опасение остается только одно – что реакция читателя будет напоминать реакцию студента в вузовской столовой: «Во-первых, это... несъедобно, а во-вторых, почему так мало?».

С. АЛОВ, ученый боцман «Полубака»



Борис Бронштейн

Я И ИСААК НЬЮТОН

Стаканы, чайник, коржик, булка
с маком...
Гостям я рад оказывать прием.
Сидели мы с Ньютоном Исааком
Под яблоней за столиком вдвоем.
Любили мы порою посудачить
О грядках, об устройстве парника...
На то он и сосед, сосед по даче,
Сосед в одних трусах, без парика.
Мы с ним неплохо проводили время,
Но в этот раз, не знаю почему,
Вдруг яблоко упало мне на темя
(Все до сих пор считают, что ему).

СТИХОПЛЕТЕНИЯ

Какой закон? Какой миропорядок?
Какое, к черту, притяжение тел?
Закрыв глаза, упал я между грядок
И долго подниматься не хотел.
Тут об идеях говорить излишне,
Про озаренье – тоже болтовня.
Одна идея – пересечь под вишню –
И та в башке угасла у меня.
А что потом? Примочки и тампоны
Да блюдечко с лекарственной
травой...
А мой сосед открыл закон Ньютона!
Не верите? Ручаюсь головой!

Я И ЧАРЛЬЗ ДАРВИН

Нам от научных версий
нет спасенья,
Любой идее нужен адресат...
Вот, помнится, однажды
в воскресенье
Пошли мы с другом Чарли в зоосад.
Да, были закадычные друзья мы
Вплоть до того безрадостного дня,
Когда, увидев в клетке обезьяну,
Он стал в упор рассматривать
меня.
Вертелись возле клеток чьи-то
дети,
Гуляли старики и молодежь...
Сказал я: «Чарли, выкинь
мысли эти!
Я понял, черт возьми,
куда ты гнешь!
Да мало ль у кого какие рожи!
Ты, Чарли, соблюдай хотя бы такт.
Ну ладно, допускаю, что похоже,
Но это вовсе не научный факт.
И без тебя немало неликвидов
В науке накопилось с давних пор.
Добавишь ты «происхождение
видов»,
Сморозишь про естественный
отбор...
Боюсь, войдешь ты в школьную
программу,
И станут детям вдалбливать
фигню...
Обидно мне за Еву и Адама,
За Авеля и прочую родню!
Никто из наших не сидел на ветке,
И были все культурными вполне...»
«Дур-р-рак!» – тут крикнул попугай
из клетки.
Не знаю точно: Чарльзу или мне.

Предел погрешности

Известная в научных кругах история: Российский физик Пётр Леонидович Капица в молодости отправился в Англию для прохождения стажировки. Выбрав для этого лабораторию Эрнеста Резерфорда, просит его туда принять, на что Резерфорд отвечает:

- У меня уже укомплектован штат лаборатории, а лаборатория не очень большая. Так что мест нет.

- А какова погрешность измерений в Вашей лаборатории, господин Резерфорд? – спрашивает вдруг Капица.

Удивленный таким вопросом Резерфорд все же отвечает:

- Примерно 3%, этой точности достаточно для наших экспериментов.

- А сколько у Вас сотрудников? – продолжает спрашивать Капица.

- Тридцать человек.

- А, в таком случае Вы можете меня принять, так как я буду в пределах Вашей экспериментальной погрешности, Вы и не заметите меня! – сказал Капица.

Вот так П.Л. Капица попал в лабораторию Резерфорда...

Ответ студента

Сэр Эрнест Резерфорд, президент Королевской Академии и лауреат Нобелевской премии по физике, рассказывал следующую историю, служащую великолепным примером того, что не всегда просто дать единственно правильный ответ на вопрос:

- Некоторое время назад коллега обратился ко мне за помощью. Он собрался поставить самую низкую оценку по физике одному из своих студентов, в то время как этот студент утверждал, что заслуживает

«Травят» помалу научные знаменитости

высшего балла. Оба, профессор и студент, согласились положиться на суждение третьего лица, незаинтересованного арбитра – выбор пал на меня. Экзаменационный вопрос гласил: «Объясните, каким образом можно измерить высоту здания с помощью барометра».

Ответ студента был таким: «Нужно подняться с барометром на крышу здания, спустить барометр вниз на длинной веревке, а затем вытянуть его обратно и измерить длину веревки, которая и покажет точную высоту здания».

Случай был и впрямь сложный, так как ответ был абсолютно полным и верным! С другой стороны, экзамен был по физике, а ответ имел мало общего с применением знаний в этой области.

Я предложил студенту попытаться ответить еще раз. Дав ему шесть минут на подготовку, я предупредил его, что ответ должен демонстрировать знание физических законов. По истечении пяти минут он так и не написал ничего в экзаменационном листе. Я спросил его, сдастся ли он, но он заявил, что у него есть несколько решений проблемы, и он просто выбирает лучшее.

Заинтересовавшись, я попросил молодого человека приступить к ответу, не дожидаясь истечения отведенного срока. Новый ответ на вопрос гласил:

«Поднимитесь с барометром на крышу и бросьте его вниз, замеряя время падения. Затем, используя известную формулу, вычислите высоту здания».

Тут я спросил моего коллегу, профессора, доволен ли он этим ответом. Тот, наконец, сдался, признав ответ удовлетворительным. Однако студент упоминал, что знает несколько ответов, и я попросил его открыть их нам.

«Есть несколько способов измерить высоту здания с помощью ба-

рометра, – начал студент. – Например, можно выйти на улицу в солнечный день и измерить высоту барометра и его тени, а также измерить длину тени здания. Затем, решив несложную пропорцию, определить высоту самого здания».

- Неплохо, – сказал я. – Есть и другие способы?

- Да. Есть очень простой способ, который, уверен, Вам понравится. Вы берете барометр в руки и поднимаетесь по лестнице, прикладывая барометр к стене и делая отметки. Сосчитав количество этих отметок и умножив на размер барометра, вы получите высоту здания. Вполне очевидный метод.

- Если Вы хотите более сложный способ, – продолжал он, – то привяжите к барометру шнурок и, раскачивая его, как маятник, определите величину гравитации у основания здания и на его крыше. Из разницы между этими величинами, в принципе, можно вычислить высоту здания. В этом же случае, привязав к барометру шнурок, Вы можете подняться с Вашим маятником на крышу и, раскачивая его, вычислить высоту здания по периоду прецессии.

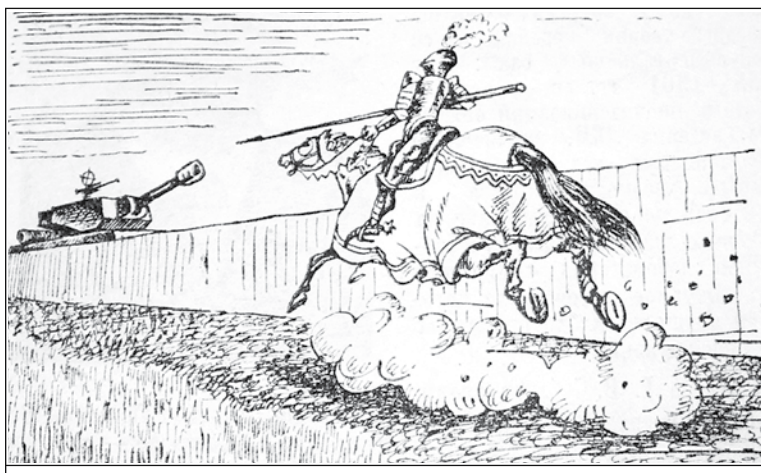
- Наконец, – заключил он, – среди множества прочих способов решения данной проблемы лучшим, пожалуй, является такой: возьмите барометр с собой, найдите управляющего и скажите ему: «Господин управляющий, у меня есть замечательный барометр. Он Ваш, если Вы скажете мне высоту этого здания».

Тут я спросил студента – неужели он действительно не знал общепринятого решения этой задачи. Он признался, что знал, но сказал при этом, что сыт по горло школой и коллеждем, где учителя навязывают ученикам свой способ мышления.

...Студент этот был Нильс Бор (1885-1962 гг.), впоследствии – всемирно известный датский физик, лауреат Нобелевской премии 1922 г.



Владимир Кремлев.
«Научное прозрение»



Владимир Фролов. «Вечный конфликт старого и нового»



Юрий Богатенков.
«Устало поле без хорошей теории»